

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 1014

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **TRIPODI, PUGLIESE, CARCARINO,  
FAGNI, BRUNO GANERI e DI BELLA**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 OTTOBRE 1994

---

Adeguamento ed ammodernamento della strada statale n. 106

---

ONOREVOLI SENATORI. - La strada statale n. 106 che collega Reggio Calabria a Taranto è l'unica infrastruttura di comunicazione interregionale lungo la costa jonica.

Su di essa gravano tutti i collegamenti di quella vasta area sia per quanto attiene al trasporto delle persone che al trasporto delle merci per approvvigionare quelle popolazioni.

Essa si sviluppa lungo la costa per circa 490 Km. collegando una moltitudine di piccoli e grandi centri costieri, i quali peraltro nel periodo estivo aumentano notevolmente il loro carico di traffico urbano ed interurbano sulla strada statale 106.

La strada statale 106, per questa sua peculiare condizione si trova a svolgere contemporaneamente più funzioni, e tutte ad alta intensità e tra loro non molto conciliabili se non coordinate adeguatamente. La prima funzione è senza dubbio quella di arteria di grande comunicazione e unico accesso tra tre regioni: Basilicata, Calabria e Puglia, portando con ciò il dover assolvere ad un flusso di traffico veicolare veloce, sia leggero che pesante con una frequenza elevata sia diurna che notturna. A questo si aggiunge un elemento di grandissima difficoltà e di abbassamento del livello dello *standard* di servizio nell'altra peculiarità e funzione delle 106, di essere una arteria di collegamento degli assi di penetrazione trasversali verso l'interno ed anche strada di collegamento intercomunale tra i paesi e le città site sulla costa, in quanto quest'ultima funzione si caratterizza per un flusso di traffico veicolare molto intenso, fondamentalmente lento e non canalizzato, frammisto peraltro con un traffico pedonale di attraversamento dell'arteria.

Il tutto diviene ancor più drammatico nei tratti in cui la 106 attraversa agglomerati

urbani di media grandezza per cui essa diviene addirittura strada urbana.

Se a questa promiscuità di funzioni si aggiunge, come nel caso della statale 106, una inadeguatezza strutturale della strada - sede stradale stretta, curve con raggi di curvatura troppo piccoli e visibilità troppo bassa, attraversamenti a pettine troppo vicini l'un l'altro, parcheggio urbano nella sede stradale, attività commerciali affacciantesi direttamente sulla carreggiata, nonché da ultimo un notevole dissesto della stessa sede stradale - la conseguenza è ovviamente uno stato di perpetua congestione del traffico in tutte le ore e lungo tutto il percorso della statale; uno stato di continuo pericolo sia per gli abitanti dei centri abitati che per gli automobilisti, con continui incidenti che peraltro producono ulteriori continui blocchi del traffico veicolare.

Non va peraltro sottovalutato come lo stato di sovraccarico e di congestione della statale jonica 106, proprio perchè insopportabile e motivo di aggravio dei costi di trasporto per il traffico delle merci, stia spingendo verso la ricerca di percorsi alternativi, laddove possibili, anche se più lunghi, sino al punto di andare ad interessare l'autostrada A3, accostata sul versante tirrenico, che in quell'area è già abbastanza sovraccarica per proprio conto.

Per quanto riguarda gli ammodernamenti che sono stati effettuati a partire dagli anni '50, la situazione è la seguente: nell'intero tratto della Basilicata la piattaforma è stata portata dagli originari metri 7 a metri 12,50; le tratte calabresi ammodernate sviluppano 228 Km. ossia il 55 per cento dell'intera estesa; nessun intervento è stato invece effettuato nella regione Puglia. La lentezza con la quale si è proceduto a finanziare gli ammodernamenti non ha consentito di completare la prima fase,

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ossia l'allargamento a due corsie. D'altra parte, le nuove dinamiche di traffico che si sono instaurate lungo la strada statale n. 106 rendono necessario prevedere per i nuovi ammodernamenti la sezione a quattro corsie con spartitraffico centrale.

La rilevanza economica e sociale, come anche l'impegno economico, di una siffatta necessità induce a non poter ipotizzare la sua soluzione con attività ordinaria dello Stato o delle regioni, ed a considerare come unico strumento idoneo quello dell'apposito provvedimento legislativo per realizzare le necessarie sinergie di più strutture e per poter reperire le necessarie risorse.

Il presente disegno di legge intende assolvere a questo scopo.

L'intervento previsto attiene all'adeguamento agli *standards* medi di questo tipo di servizi.

La formula ipotizzata è quella dell'accordo di programma tramite apposita conferenza dei servizi tra i vari enti pubblici interessati, ai quali, tramite apposito decreto del Ministro dei lavori pubblici, è demandato il compito di predisporre il progetto ed il piano dei costi, la cui copertura è demandata alla previsione poliennale della legge finanziaria in rapporto ai piani di realizzazione e di avanzamento dei lavori.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

1. Al fine dell'ammodernamento della strada statale n. 106 e dell'adeguamento agli *standards* di servizio minimi indispensabili per una infrastruttura di comunicazione interregionale di rilevante incidenza nei sistemi economici il Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, promuove una conferenza di programma tra il Ministero dei trasporti, il Ministero dell'ambiente, la regione Calabria, la regione Basilicata, la regione Puglia e l'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) nonchè eventuali società per azioni con maggioranza azionaria pubblica operanti nel settore, con l'obiettivo di predisporre un piano di intervento e di gestione dei lavori necessari.

## Art. 2.

1. Entro dodici mesi dalla data di convocazione della conferenza di programma dovranno essere predisposti ed approvati i progetti esecutivi degli interventi, individuando le opportune soluzioni operative nel rispetto delle disposizioni relative ai vincoli archeologici, ambientali, storici, artistici e territoriali, nonchè uno studio dell'impatto ambientale per tutto il tracciato con particolare riguardo alle zone di più rilevante interesse paesaggistico e naturalistico.

2. Entro il termine di cui al comma 1 deve, altresì, essere redatto ed approvato il piano finanziario generale articolato per i singoli settori di spesa e di intervento.

## Art. 3.

1. Ai soli fini dell'approvazione dei piani e dei progetti di cui all'articolo 2 il Ministro dei lavori pubblici, con proprio decreto motivato e su proposta della maggioranza qualificata dei partecipanti alla conferenza di programma, provvede alla surroga di eventuali partecipanti inadempienti.

## Art. 4.

1. L'ente a ciò delegato dalla conferenza programmatica può, in rappresentanza di tutti i componenti la conferenza medesima, contrarre mutui coperti dalla garanzia dello Stato presso la Cassa depositi e prestiti o altro Istituto bancario, nelle forme e nei limiti di cui alla legge 28 aprile 1971, n. 287, e successive modificazioni ed integrazioni.

2. I mutui di cui al presente articolo saranno ammortizzati in un periodo non superiore a 20 anni e le rate di ammortamento annuali saranno iscritte, con distinta imputazione e specificamente vincolate, a favore dell'ente mutuante dalla legge finanziaria con decorrenza dall'esercizio finanziario successivo a quello per il quale il mutuo è stato contratto.

